Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal

Annual Report 1984

HOWARD ROSS LIBRARY OF MANAGEMENT
MAR 19 1985
McGILL UNIVERSITY

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

HOWARD RE[illegible]RY
OF MANA[illegible]T
MAR 19 1986
McGILL UNIV[illegible]ITY

Summary

Message from the Chairwoman and General Manager 5

Strategic Plan 1984-1986 7

The Commission 9

Highlights 11

Financial Results 13

The Public Transit Network

- The Metro 15
- Buses 16
- Rail Service 18
- Special Transportation Service for the Handicapped 18

The C.T.C.U.M. Team 19

Organization and Management 21

The Management 23

Financial Statements

- Auditors' Report 25
- Balance Sheet 26
- Statement of Revenue and Expenditures 28
- Notes to Financial Statements 30

Message from the Chairwoman and General Manager

I am pleased to present the 1984 Annual Report of the Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

The 1984 year started off well for the C.T.C.U.M., despite the fact that the demand for public transit was still affected by the high unemployment rate in the Montreal area. Patronage was on the increase until October, 1984. Efforts to curb expenditures proved successful and the increase in expenditures did not exceed the rate of inflation.

At the beginning of the year, after a whole year of preparation, the C.T.C.U.M. published its first Strategic Plan. The Plan outlined the role of the organisation, its objectives for the 1984-1986 period and the main programs planned for accomplishing these goals. The plan also outlined a consolidation phase of the activities of the Commission, which was necessary after a long period of expansion. Greater emphasis was put on improving quality, the transit system, marketing and customer service, working conditions and employee motivation and finally, administrative efficiency.

The beginning of the year also saw the opening of three new metro stations, Namur, De la Savane and Du Collège, which extended the western branch of Line 2 by 3,5 km to Ville St-Laurent. The special transit service for the handicapped was vastly improved in the eastern end of the Island through the use of taxis in addition to the minibuses. This new service was also introduced in the West Island during the summer. Ridership on the specialized service increased by 12,4 percent, compared with 1983. Finally, an advertising campaign to increase awareness among the citizens in the area of the importance of public transit, and, in particular, of the role of C.T.C.U.M. personnel, complemented the introduction of the new objectives.

The increase in operating expenses did not exceed 2,7 percent in 1984 compared with the 1983 figures. The "Interest and Amortization" item decreased by 6,8 percent and "Taxes and Permits" by 40,7 percent. Expenditures for property and services, payroll and rail service increased by 1,6 percent, 4,8 percent and 17,5 percent respectively.

The C.T.C.U.M. carried 350 million passengers in 1984, its third highest total since the early 1950s. Overall, 1984 results were quite satisfactory. Most of the main programs identified in the Strategic Plan were implemented and are proving successful.

1984 was the last full year for Lawrence Hanigan as Chairman and General Manager of the C.T.C.U.M. On behalf of the entire management team, I would like to congratulate him on his numerous achievements while in the position, a period during which the public transit sector experienced rapid growth.

I would also like to thank all the employees of the Commission. Through their efforts, various projects outlined in this report have been accomplished. Human resources are the organization's biggest asset; without the men and women who make up our team, the organization would be unable to fulfill its mission within the community.

When I was appointed in March, 1985, I made a commitment to pursue the basic objectives of the organization by attempting to speed up certain programs which seemed to me essential. An improved working atmosphere and better quality service for customers are two high priority items. In effect, they are commitments that can become a reality if everyone works together as a team in a quest for excellence.

In 1985, the C.T.C.U.M. will become a public corporation managed by municipal councillors. I will be counting heavily on direct representation of the population by councillors and citizens so that the S.T.C.U.M. can provide an ever-better, more modern response to the public transit needs of the population, and continue to be one of the most dynamic transit organizations in North America.

Louise Roy
Chairwoman and General Manager

Strategic Plan 1984-1986

The Strategic Plan 1984-1986 is comprised of four main parts:

- The object or mandate of the Commission, its role in the area and its long-term objectives;
- A description and analysis of the activities of the organization, its strengths, weaknesses and concerns;
- The main objectives of the Commission for the three years covered by the Plan;
- The main action plans intented for each of the transit modes (metro, buses, trains) and for the main administrative functions.

The five objectives of the C.T.C.U.M. for the 1984-1986 period are as follows:

- To intensively develop and coordinate all marketing activities and customer relations;
- To gradually improve the quality of its urban network (metro, buses, trains) with a view to serving the customers better without substantially increasing costs;
- To work towards implementation of a set of policies and programs covering all management areas in human resources so as to increase employee motivation and satisfaction at work;
- To keep the Commission's facilities, equipment and vehicles in good working order and maintain their appearance;
- To continue to improve administrative efficiency in all departments.

Two complementary priorities emerge from the triennal plan: the quality of customer service and human resources management.

An new Customer Services Department has been set up. The team is in charge of coordinating activities in product improvement (better bus line distribution), information (publication of schedules, improved information services, etc.), marketing (advertising, promotions, etc.) and finally, the atmosphere and the appeal of public transit.

The second priority of the Plan concerns human resources management. The C.T.C.U.M. is well aware that better results cannot be obtained without a motivated and well-trained staff. Thus, it will continue to develop professional training for its employees by offering training programs suited to their needs, so as to enhance the competency of its managers, executives and tradespeople. It will double its efforts in occupational health and safety by updating its facilities so as to improve safety and put greater emphasis on prevention. Finally, the C.T.C.U.M. will strive to improve the working atmosphere through better communication with its employees and their representatives.

The Strategic Plan is not an isolated document. It is part of a management cycle that the Commission is implementing on a gradual basis. It is an integral part of the annual budget in that the activities and programs it outlines serve as guidelines for allocating resources. At the end of 1984, the departments submitted their reports, evaluating their results based on their own objectives and budgets, as well as on the general goals of the organization. In addition to the Plan, the budget and activity reports, the C.T.C.U.M. will also use quarterly management reports, which will analyze the development of the main performance indices and assist management in making decisions.

Thus, the Plan meets both management needs and the information needs of employees, the public and representatives of the C.T.C.U.M. with regard to the direction and administration of the organization.

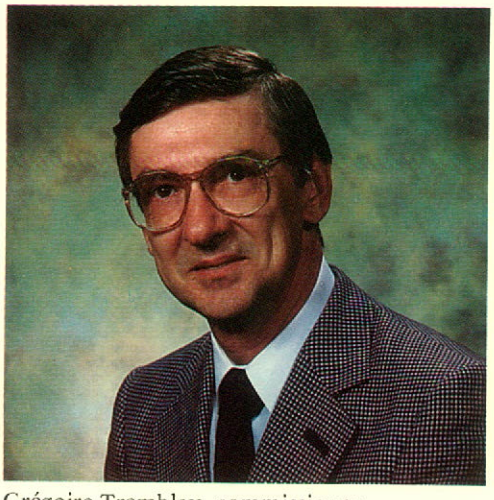
The Commission

Under the 1969 provincial act, the Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal received the mandate to organize, operate and maintain an urban transit system and offer the best possible service for the lowest possible cost.

The Commission is comprised of three members, a Chairwoman and General Manager appointed by the provincial government, and two other commissioners appointed by the council of the Communauté urbaine de Montréal. The fourteen departments making up the administrative structure of the C.T.C.U.M. share the responsibility for operating, maintaining and supporting the system.

Louise Roy, Chairwoman and General Manager

Gerry Snyder, commissioner



Grégoire Tremblay, commissioner

Highlights

	1983	1984
Total number of passengers	359 737 160	**349 727 819**
Network operating expenses	415 759 351 $	**426 966 839 $**
Revenue from ticket sales	156 202 577 $	**158 149 179 $**
Number of hours of service		
• Buses	4 886 929	**4 731 695**
• Metro	2 089 051	**2 112 286**
TOTAL	6 975 981	**6 843 981**
Number of kilometers covered		
• Bus	79 781 782	**77 045 861**
• Metro	60 772 119	**61 766 427**
Number of vehicles		
• Buses	2048	**2019**
• Metro cars	759	**759**
Number of employees	7796	**7799**

Financial Results

The operating costs of the Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal totalled $426 967 000 compared with the $454 978 000 initial forecast in the 1984 budget.

Operating revenue totalled $175,5 million, $158,1 million of which came from passengers in the C.T.C.U.M. territory, compared with $156,2 million in 1983.

Subsidies and other revenue from the Gouvernement du Québec amounted to $164,9 million, whereas the deficit chargeable to the municipalities served reached $86,6 million.

Provincial Government Subsidies

The effects of Order 1947-83, passed on September 21, 1983, limiting subsidies from the Gouvernement du Québec, were first felt in 1984. The provincial government limited its operating subsidy to the amount contributed by the municipalities. In addition, the discount on the monthly pass offered to users of the regular public transit service used in the calculation of the subsidy was lowered to 28 percent in 1984 from 30 percent in 1983.

Thus, the government operating subsidy granted amounted to $87,9 million and the subsidy for the monthly bus-metro pass totalled $27,6 million. If various other forms of subsidy are added to these sums, such as subsidies for special services for the handicapped, for fixed assets and for the residual deficit from the rail service, the financial contribution of the provincial government to the Communauté urbaine de Montréal to operate a public transit system totalled $164,9 million in 1984.

Source of revenue ($ million)

	1983	1984
Operating revenue	172,6 $	**175,5 $**
Subsidies from the Gouvernement du Québec	57,9 $	**164,9 $**
Deficit chargeable to municipalities served	85,3 $	**86,6 $**

Distribution of operating costs

	1983	1984
Payroll	262 155 097 $	**274 864 179 $**
Interest and amortization	33 807 515	**31 497 901**
Taxes and permits	12 014 987	**7 122 747**
Rail service	24 809 860	**29 141 490**
Property and services	82 971 892	**84 340 522**
Total	415 759 351 $	**426 966 839 $**

Expenditures for Property and Services

	1983	1984
Fuel	14 830 780 $	**15 079 474 $**
Electricity	10 848 863 $	**11 949 501 $**
Heating	2 832 960 $	**2 810 154 $**
Purchase of metro tires	1 242 172 $	**1 940 535 $**
Purchase and rental of bus tires	1 389 624 $	**815 690 $**
Outside contracts	6 238 675 $	**5 811 433 $**
Non-durable property	29 981 602 $	**26 839 224 $**
Services	9 010 792 $	**11 288 203 $**
Miscellaneous	6 596 424 $	**7 806 308 $**
Total	82 971 892 $	**84 340 522 $**

Contributions from Municipalities

Operating revenue of the C.T.C.U.M., which amounted to $175,5 million, combined with the $164,9 million in financial assistance from the Gouvernement du Québec left a deficit of $86,6 million, which was assumed by the municipalities served by the C.T.C.U.M.

Adjustments in Fare Scales

Fares were adjusted on January 1, 1984. The regular cash fare for the bus and metro system rose from $0,80 in 1983 to $0,85 in 1984. The previous price of $9,00 for a book of 14 tickets was changed to $11,00 for 16 tickets, or $0,6875 per ride. The price of the monthly pass rose from $22,50 to $24,00.

Reduced cash fares went from $0,25 to $0,30 for a single ride. The price of a book of 11 tickets was $3,00 and the monthly pass sold for $9,25, compared with $8,50 in 1983.

Given the double rates charged when the rail service is used, train rates rose proportionally. The fare for the suburban train outside CUM territory rose by an average of 5 percent.

Fares

	1983	**1984**
Regular fare	0,80 $	**0,85 $**
Reduced fare	0,25 $	**0,30 $**
Book of tickets	9,00 $ (14 tickets)	**11,00 $ (16 tickets)**
Book of tickets - reduced fare	1,00 $ (4 tickets)	**3,00 $ (11 tickets)**
C-A-M	22,50 $	**24,00 $**
C-A-M reduced fare	8,50 $	**9,25 $**

The Metro

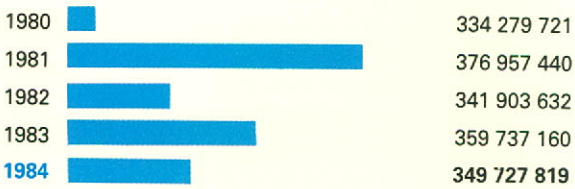
In early January, 1984, the metro network was expanded with the opening of three new stations, Namur, De la Savane and Du Collège, bringing the number of metro stations on Line 2 to 27 and the total number to 54.

The addition of these three stations extended the metro by 3,5 km and resulted in a revision of the bus routes in Ville St-Laurent and Ahuntsic. Two new bus lines were added and four others modified to accomodate the new metro facilities.

In 1984, the 759 metro cars travelled a total of 61,8 million kilometers over 2,1 million service hours. Metro ridership reached 197,4 million in 1984, down 1,2 percent from 1983. The station with the heaviest ridership was McGill, with 12,3 million passengers, followed by Henri-Bourassa (9,8 million passengers), Berri-De Montigny (9,6 million) and Longueuil (8,1 million).

Under a station renovation program, the C.T.C.U.M. completed work on nine metro stations in 1984, and began renovation work on the Longueuil station. Work has been completed at Jean-Talon, Rosemont, Radisson, Honoré-Beaugrand, L'Assomption, Peel, Charlevoix, De l'Eglise and Guy. Under the program, water infiltration was corrected, stations were repainted, equipment was checked and damaged or worn surfaces were replaced.

C.T.C.U.M. Ridership Since 1980



1980	334 279 721
1981	376 957 440
1982	341 903 632
1983	359 737 160
1984	349 727 819

Ridership in 1984

Metro Line 1	88 269 705
Metro Line 2	87 108 248
Metro Line 4	8 734 941
Transfer Points	13 314 374
Total	**197 427 268**

Monthly Ridership in 1984

January	31 226 481
February	32 643 426
March	35 221 581
April	31 944 558
May	33 147 524
June	29 261 427
July	24 479 455
August	26 635 673
September	30 464 730
October	25 286 112*
November	19 660 076*
December	29 756 776
Total	**349 727 819**

*Strike

Buses

The 2 019 C.T.C.U.M. buses operating on the 153 routes in the system provided 4,7 million hours of services and covered 77,1 million kilometers.

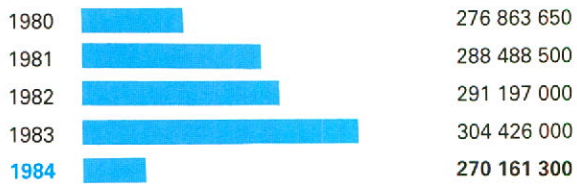
Taking into account only the hours worked on the regular routes, the percentage of service achievement offered was 96,13 percent of the forecasted level. Given that the essential services period reduced the hours by approximately 4 percent in relation to the forecast, the urban transit service was offered as planned.

In accordance with the objectives contained in the Strategic Plan, the C.T.C.U.M. introduced a systematic intervention program for analyzing the needs of system users, sector by sector. The procedure consists of hearing the opinions of those involved in a structured manner and then scientifically analyzing the needs expressed. The first sectorial revision of the public transit system was for Rivière-des-Prairies. The new system was defined in 1984 and began operating at the beginning of 1985. Replanning studies of the Pointe-aux-Trembles, Montreal North and West Island sectors were also begun during the year and will gradually be completed so that the new systems can begin operating in 1985 and 1986.

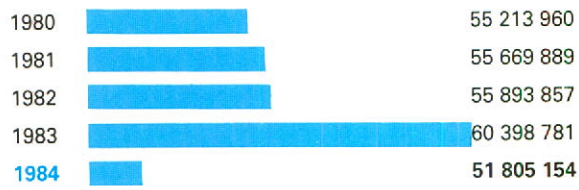
During the year, the C.T.C.U.M. also installed 80 new shelters at bus stops, bringing their total number to 769.

Suburban transit services were reduced during the year, as the C.T.C.U.M. withdrew from certain territories, with the number of drivers gradually dropping from 130 to 11. The C.T.C.U.M. stopped providing public transit services to Joliette and Berthierville in January, 1984, to Huntingdon and Valleyfield in November, 1984, and to Châteauguay on December 31, 1984. Only one line serving Repentigny will remain in operation for 1985.

Electricity Consumption



Diesel Oil Consumption (in litres)



This past year, the C.T.C.U.M. purchased 79 GM Classic buses. The Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec (C.S.S.T.) intervened with regard to the unsafe location of the windshield wiper motor. The situation resulted in the temporary removal of all GM Classics, and in the fall the necessary technical changes were made in the C.T.C.U.M. shops to make the vehicles comply with C.S.S.T. standards.

Essential Services

Public transit services were affected in 1984, by a four-week strike by the bus drivers and metro operators. The strike began on October 18, but was subject to the obligation to ensure essential services at rush hours and late in the evening from Monday to Friday inclusively. Despite the numerous administrative difficulties inherent to this type of partial schedule, satisfactory service was provided during the said set periods from October 18 to November 16, when the strike ended.

The number of passengers who travelled during the strike is estimated to be approximately 60 percent of the number of passengers on a normal weekday. Taking this factor into account along with the number of passengers who usually use the system on Saturdays and Sundays, the loss of ridership during the essential services period is estimated at more than 17 million passengers.

The Papal Visit

One of the highlights of 1984 was, without a doubt, the visit of Pope John Paul II to Montreal. The C.T.C.U.M. planned for the event well in advance. On the day of the visit, all available metro cars and surface vehicles were used. The number of people who used public transit on September 11 for visit-related activities is estimated at 2 million. The C.T.C.U.M. had also taken various other measures to assist its customers on the big day. Signs were displayed in all metro stations, pamphlets were distributed in the cars, advertisements were inserted in newspapers, announcements were made on radio and television concerning public transit services offered by the C.T.C.U.M., and a special day pass was on sale for that day.

Rail Service

The modernization program of the Montreal/Rigaud line was announced by the provincial government in 1983, and introduced in 1984, when renovation work was carried out on 8 of the 17 existing stations.

The updated equipment and changed schedules contributed to a 7 percent increase in ridership on the Montreal/Rigaud line, with the number of passengers rising from 1,8 million in 1983 to close to 2 million in 1984.

On the Montreal/Deux-Montagnes line, renovation and modernization work was much less extensive. Ridership on the line declined slightly in 1984, dropping from a total of 3,7 million to 3,6 million passengers.

Rail Service – Ridership

	1983	**1984**
Montreal/Rigaud Line	1 813 421	**1 948 719**
Montreal/Deux-Montagnes Line	3 750 904	**3 593 340**

Special Transportation Services for the Handicapped

In 1984, the C.T.C.U.M. began preparing a corrective plan for the transportation services provided to the handicapped. The high point of the year was most definitely the introduction of a taxi service in both the east and west ends of the Island. Approximately 31,500 people availed themselves of this specialized service in 1984, despite the fact that the project only began in the eastern part of the Island at the end of February, and in the West Island at the end of August. The number of people carried in minibuses declined slightly, dropping from 210,000 passengers in 1983 to 204,600 in 1984. Nevertheless, the total number of handicapped people that the C.T.C.U.M. carried in taxis and minibuses amounted to over 240,000 for the year.

The strike by bus drivers and metro operators did not in any way affect service to the handicapped. Essential services required that normal service be maintained seven days per week.

The C.T.C.U.M. Team

The C.T.C.U.M. staff considers itself a team. In 1984, internal promotion and public advertising portrayed the Commission staff as "The C.T.C.U.M. team, at your service every day!".

As of December 31, 1984, the C.T.C.U.M. employed 7 799 people, more than half of whom were directly employed in transportation (4 485). The total number of C.T.C.U.M. staff has remained fairly stable over the past few years, with 7 794 employees in 1982, and 7 796 in 1983.

In 1984, 222 employees left the Commission and 225 new employees were hired in the following categories: 68 bus drivers, 39 clerical staff, 36 executives, professionals and managers, 77 tradespeople and 5 janitorial staff members.

Total Number of Employees per Department in 1984

General Administration	28
Secretary and Legal Department	33
Transportation	4485
Vehicule Maintenance	1476
Engineering	1185
Treasury and Control	142
Human Resources	72
Surveillance	188
Supplies	76
System Planning Department	39
Advertising and Public Relations	15
Customer Services General Manager	3
Marketing	–
Operations General Manager	4
Management Systems	53
Total	**7799**

Remuneration

Total remuneration, including salaries and fringe benefits, amounted to 274,9 million, compared with 262,2 million in 1983.

A major project was brought to fruition during the year with the introduction of a job evaluation system for the managerial and professional positions and corresponding pay scales.

The Role of the Foreman

A massive project undertaken during the year in the Vehicle Maintenance Department resulted in a definition of the role of the foreman within the organization. The project had a major impact as it established definite management principles for guiding the development of managers within the organization in the future.

The Role of Women Within the Organization

In 1984, the Commission approved a general policy of equal opportunities and a policy of equal opportunities for women in the C.T.C.U.M. In adopting these policies, the C.T.C.U.M. wished to demonstrate its desire to ensure equal opportunities for all. These policies will provide a basis for a plan of action for an affirmative action program.

Another policy in the same vein was also adopted in 1984, this one pertaining to maternity leave. In approving this policy, the Commission wished to show special support towards its female employees and apply the organization's philosophy by assisting the employee in every way possible during the pregnancy and childbirth.

Access to non-traditional jobs for women was also a priority in 1984, with a special campaign being held to recruit female bus drivers. As at December 31, 1983, the C.T.C.U.M. had 10 women bus drivers and metro operators; by December 31, 1984, the number had risen to 26. Many more women are expected to join our ranks in 1985.

Labour Relations

The Commission negotiated new collective agreements with four of its unions in 1984, the Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes, the Syndicat du Transport de Montréal (maintenance), the Syndicat des employés(es) de bureau and the Syndicat des employés du transport en commun (caissiers).

Negotiations with the Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes reached a deadlock, resulting in a strike that lasted from October 18 to November 16.

During the four weeks of the strike, essential services, defined by both parties before the Commission des services essentiels were provided during morning and afternoon rush hours and late at night, from Monday to Friday inclusively.

Plateau Youville Open House

On December 2, 1984, the Plateau Youville workshops, where the main maintenance and repair work is carried out on all C.T.C.U.M. equipment, were open to all Commission employees. This open house day was made possible through the efforts of hundreds of volunteers, and was highly successful. It is estimated that more than 18 000 people, employees and members of their families, took part in the event.

Roadeobus

For the first time in 1984, the bus drivers took part in a competition testing their driving skills. The contest was modeled after similar contests held elsewhere in Canada and in the United States, and was a huge success. In 1985, the best bus driver from the C.T.C.U.M. will see how he/she measures up against the best drivers in Canada in a competition to be held in Toronto.

Several new management systems were developed and implemented during 1984. GOUSIN, a system for managing inventories, accounts payable and purchase orders was developed. The first phase of ACCES was put into production. A policy on micro-computers was drawn up, and a new computer purchased, which increased processing capacity by 40 percent. The terminal system grew by 55 percent, bringing the total number of terminals to 280 at the end of 1984.

The GOUSIN program permits restocking and automatic follow-up on parts, ensures a better follow-up on purchase orders, and allows for a reduction in the number of parts in stock and integration of the stores used by the Maintenance Department.

The Commission established a call for tenders system for purchases of between $5 000 and $50 000, so as to speed up the acquisition of property and services.

During the year, the Commission created a Records Management Division which completed an inventory of all the documents used in the various departments. It also established which action was necessary to comply with the new law pertaining to access to information.

The Management

Jean-Jacques Bouvrette
Operations General Manager

Jean-Paul Charland
Customer Services General Manager

Henri Bessette
Transportation Department

Jean Bouchard
Surveillance Department

Claude Dalphond
Pension Plan Director

Ronald F. David
Internal Audit Department

Robert Dion
Treasurer and Controller

Georges Donato
Engineering Department

Jules Gagné
General Planning Department

Gilles Guévremont
Management Systems Department

Guy Hearson
Supplies Department

Marc Labbé
Marketing Department

Guy Lafontaine
System Planning Department

Claude-J. Marier
Public and Community Relations Department

Nil Morrisseau
Human Resources Department

Jean-Y. Nadeau
Secretary and Legal Department

Francis Therrien
Vehicle Maintenance Department

Auditors' Report

To the Chairwoman and General Manager
and to the Commissioners

We have examined the balance sheets of the operating fund, the sinking fund, the fixed assets fund and the long-term debt fund of the Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal as at December 31, 1984 and the statements of revenue and expenditures of the operating fund and changes in the reserve for the redemption of debentures of the sinking fund for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Commission as at December 31, 1984, and the results of its operations for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles and fund accounting practices applied on basis consistent with that of the preceding year.

The accounts for the year ended December 31, 1983, shown for comparative purposes, arise from financial statements which were examined by other auditors.

Raymond, Chabot, Martin, Paré & Associés

Raymond, Chabot, Martin, Paré & Associés
Chartered Accountants

Montreal
March 18, 1985

Balance Sheet, as at December 31, 1984

Assets

	1984	1983
	$	$
	(in thousands of dollars)	
Operating Fund		
Cash	767	7 981
Receivables	7 459	3 187
Subsidies receivable from the Gouvernement du Québec	96 075	98 739
Deficits to be recovered from municipalities outside the territory	3 317	2 971
Advances to ticket offices	355	827
Advances to long-term debt fund	2 502	11 809
Inventory of supplies and replacement parts	9 991	8 519
Deposit for insurance fund	201	201
	120 667	**134 234**
Sinking Fund		
Investments:		
Deposit certificate	1 035	1 035
Bonds, at amortized cost (Market value; 3 355 $, 1 000 $ in 1983)	3 236	988
	4 271	**2 023**
Due from operating fund	1 916	655
	6 187	**2 678**
Fixed Assets Fund		
Fixed assets, at cost (note 5)	297 545	283 080
	297 545	**283 080**
Long-term Debt Fund		
Amounts available in sinking fund for redemption of debt debentures	6 187	2 678
Amounts of revenue to be provided for the redemption of long-term debt assumed by:		
Municipalities served	12 850	12 177
Gouvernement du Québec	87 165	88 104
	106 202	**102 959**

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

Approved

Montreal, March 18, 1985

Liabilities

	1984 $	1983 $
	(in thousands of dollars)	
Operating Fund		
Short-term loans	11 947	6 000
Loan payable (note 3)	40 194	50 243
Payables	53 151	66 592
Due to sinking fund	1 916	655
Excess collection from municipalities for the 1983 deficit	—	10 517
Excess of municipalities contributions over operating deficit for the year (note 4)	13 232	—
Amounts available from borrowing By-Laws	227	227
	120 667	**134 234**
Sinking Fund		
Reserves for the redemption of debentures	6 187	2 678
	6 187	**2 678**
Fixed Assets Fund		
Method of financing		
Fixed assets acquired and financed by:		
Operating fund	171 571	160 551
Subsidies	19 999	19 797
Long-term debt	105 975	102 732
	297 545	**283 080**
Long-term Debt Fund		
Due to operating fund	2 502	11 809
Debentures (note 6)	103 700	91 150
	106 202	**102 959**

Chairwoman and General Manager

Commissioner

Commissioner

Statement of Revenue and Expenditures, Year Ended December 31, 1984

Revenue

	1984 Budget $	1984 Actual $	1983 Actual $
	(in thousands of dollars)		
Transportation			
Passengers - C.T.C.U.M. territory	171 286	158 149	156 203
Passengers - outside territory	3 118	—	4 625
Outside the territory services	—	4 270	—
Airport services	—	—	1 500
Sight-seeing and charter services	1 406	1 816	1 679
Railway services	4 375	4 191	3 957
	180 185	168 426	167 964
Other Operating Revenue	3 975	7 027	4 605
Total — Operating Revenue	**184 160**	**175 453**	**172 569**
Subsidies (note 7)			
Operating:			
C.T.C.U.M. territory	91 911	87 926	83 645
Outside territory	1 247	—	1 880
Railway services	2 264	2 153	2 048
Related to passes (bus and metro)	29 592	27 649	31 110
Related to passes (railway)	1 554	1 421	1 639
Capital expenditures	21 508	20 159	17 412
Transportation for handicapped people	5 200	5 994	4 606
Study and demonstration projects	100	20	—
Railway services residual deficit	11 825	14 482	9 640
	165 201	159 804	151 980
Interest Recoverable from the Gouvernement du Québec	5 121	5 113	5 943
Deficit Assumed by Municipalities Served:			
Bus and metro services	92 578	79 703	77 742
Railway services	7 918	6 894	7 526
	100 496	86 597	85 268
Total — Revenue	**454 978**	**426 967**	**415 760**

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

Expenditures

	1984 Budget $	1984 Actual $	1983 Actual $
	(in thousands of dollars)		
Operation			
Transportation Department	169 050	163 895	160 261
Vehicle Maintenance Department	93 653	86 018	84 445
Engineering Department	68 005	67 471	64 018
Surveillance Department	7 058	6 692	6 359
Supplies Department	5 366	5 310	4 636
General Management of Operation	279	277	296
	343 411	329 663	320 015
Administration			
Treasury and Control	7 554	7 466	6 413
Other Departments	15 094	13 795	10 835
General Administration	3 063	2 952	2 343
	25 711	24 213	19 591
Taxes, Permits and Contributions	9 049	7 123	12 015
Financing Costs and Purchase of Buses			
Financing costs	35 344	31 498	29 391
Purchase of buses	–	–	4 417
	35 344	31 498	33 808
Capital Expenditures	5 000	5 000	4 500
Railway Services	29 686	29 141	24 810
Contingencies	6 777	329	1 021
Total – Expenditures	**454 978**	**426 967**	**415 760**

Changes in the Reserve for Redemption of Debentures year ended December 31, 1984

Year ended December 31, 1984

	1984	1983
	$	$
	(in thousands of dollars)	
Balance, beginning of year	2 678	–
Contributions and interest	3 509	2 678
Balance, end of year	**6 187**	**2 678**

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

Notes to Financial Statements as at December 31, 1984

1. Governing Statute

The Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal is incorporated under the law of the Communauté urbaine de Montréal. Under Section 237 of the act, all property, including the Métro, belongs to the Commission as agent of the Communauté urbaine de Montréal.

2. Summary of Accounting Policies

Financial Statements

The financial statements of the Commission do not include the Métro assets and related borrowings. The cost of servicing this debt is an obligation of the municipalities of the Commission territory.

Fund Accounting

In accordance with fund accounting practices, the Commission uses an operating fund to record regular budget transactions, a sinking fund to provide for the redemption of certain debentures upon maturity, a fixed assets fund to record all fixed assets and a long-term debt fund to record debt relating to the acquisition of fixed assets.

Inventory of Supplies and Replacement Parts

The inventory of supplies and replacement parts is valued at the lower of cost and replacement cost. Cost is determined by the average cost method.

Advances to Long-Term Debt Fund

This item represents the temporary financing of fixed asset acquisitions pursuant to borrowing By-Laws and which will be reimbursed through the floating of a debenture issue.

Commitments Payable

Commitments are accounted for as expenditures at year-end when the Commission is committed to third parties or when outside contracts for substantial asset acquisitions have been accepted by the commissioners by way of a resolution, thereby allowing for budgetary control. Commitments payable have been recorded as accounts payable in the liabilities of the operating fund.

Revenue and Expenditures

Revenue and expenditures are recorded on the accrual basis with the exception of employee sickness benefits which are recorded on a cash basis. In addition, financing expenses include principal and interest payments on long-term debt.

Fixed Assets

Acquisitions of fixed assets pursuant to borrowing By-Laws or from the operating fund are accounted for in the fixed assets fund. Depreciation for wear and tear and obsolescence of the fixed assets has not been provided in the accounts.

3. Loan Payable

A loan in the amount of 70 339 813 $ was borrowed from a Canadian chartered bank on December 1, 1981, to finance the Government's share of the 1979 deficit of which 40 194 179 $ is outstanding as at December 31, 1984. This loan is renewable annually. The corresponding subsidy receivable is recorded in subsidies receivable from the Gouvernement du Québec in the assets of the operating fund.

The Gouvernement du Québec is committed under the above credit agreement to subsidize the entire cost of debt service.

4. Excess of Municipalities' Contributions over Operating Deficit for the Year

Pursuant to Sections 275 and 279 of the law of the Communauté urbaine de Montréal effective in 1984, the excess of the municipalities' contribution over the operating deficit for the year is carried forward to the following year's revenue.

5. Fixed Asset Fund

	1984 $	1983 $
	(in thousands of dollars)	
Fixed assets acquired prior to 1966	25 737	26 423
Fixed assets acquired since 1966		
Land	2 048	2 048
Buildings	36 451	25 580
Office furniture and equipment	27 446	25 468
Automotive equipment, buses	183 541	171 533
Automotive equipment, other	10 316	9 934
Expropriated property	4 679	4 679
Encumbered assets	7 327	17 415
	297 545	**283 080**

6. Debentures

	Authorized and issued $	1984 $	1983 $
		(in thousands of dollars)	
Serial Debentures			
10%, 10 1/4%, 10 1/2%, 1 200 000 $ maturing per annum, due November 17, 1985	12 000	1 200	2 400
9 1/4%, 9 1/2%, 9 3/4%, 1 500 000 $ maturing per annum, due March 15, 1987	15 000	4 500	6 000
Prime rate, 4 500 000 $ maturing per annum, due September 15, 1987	22 500	13 500	18 000
Sinking Fund Debentures			
8%, due December 1, 1992	2 500	2 000	2 250
16 3/4%, due April 27, 1987	20 000	20 000	20 000
Prime rate, retractable, due September 15, 1992	22 500	22 500	22 500
12 1/2%, due April 7, 1990	20 000	20 000	20 000
12 1/8%, due March 27, 1991	20 000	20 000	–
	134 500	**103 700**	**91 150**

These debentures are a direct and general obligation of the municipalities of the Commission territory. These municipalities are jointly and severally liable with the Commission for the principal of the debentures and interest thereon.

7. Subsidies and Allocation of Deficit

Subsidies

Pursuant to the Gouvernement du Québec Public Transportation Aid Program, the Commission is eligible to receive certain subsidies for 1984. The principal subsidies these are:

- An operating subsidy to a maximum of 40 % of revenue earned by the regular mass transit system and loss of profit on reduced rates;
- A subsidy related to the sale of monthly passes based on the reduction extended to users of regular and railway services;
- A subsidy equivalent to 75% of the capital cost or the financing cost of related debt for the purchase of buses and the construction of buildings;
- A subsidy equivalent to 75% of the cost of special transportation for the handicapped;
- A subsidy equivalent to the railway services residual deficit.

Allocation of the Deficit

The Commission's deficit is assumed by the municipalities served.

8. Supplemental Pension Plan and Sickness Benefits

An actuarial valuation dated February 4, 1985, sets the actuarial deficit for the Supplemental Pension Plan as at January 1, 1984 at 49 966 000 $. In accordance with the requirement of the Supplemental Pension Plans Act, the deficit will be amortized by 1996.

As at December 31, 1984, accumulated sickness benefits are estimated at 27 700 000 $ on the basis of salaries paid as of that date. Employees are entitled to receive in cash the value of their accumulated sickness benefits when they leave the Commission.

Coordination:
Public and Community Relations Department

Design:
Graphic and Audiovisual Production Division
Jacques Lavoie
Alain Bourque

Typography:
Liette Lachapelle

Photography:
Jean-Guy Chamberland

Rapport annuel 1984

Société de transport
de la Communauté urbaine
de Montréal

Howard Ross Library
of Management

SEP 1 2 1994

Annual Repo
McGILL UNIVER

Le sommaire

Le message de la Présidente-directrice générale 5

Le Plan directeur 1984-1986 7

La Commission 9

Les faits saillants 11

Les résultats financiers 13

Le réseau du transport en commun

- Le métro 15
- Le réseau de surface 16
- Le service ferroviaire 18
- Le transport adapté 18

L'équipe C.T.C.U.M. 19

L'organisation et la gestion 21

La Direction 23

Les états financiers

- Rapport des vérificateurs 25
- Bilan 26
- Revenus et dépenses 28
- Notes complémentaires 30

Le message de la Présidente-directrice générale

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal pour 1984.

L'année 1984 s'est bien amorcée pour la C.T.C.U.M., bien que la demande de transport en commun ait été encore affectée par le taux de chômage élevé de la région de Montréal. Jusqu'en octobre 1984, l'achalandage a été à la hausse. Quant aux dépenses de l'entreprise, les efforts de contrôle ont porté fruit et la croissance des dépenses n'a pas dépassé le taux d'inflation.

Au début de l'année, après un an de préparation, la C.T.C.U.M. publia son premier plan directeur qui énonçait les orientations de l'entreprise, ses objectifs pour la période 1984-1986 et les principaux programmes prévus pour réaliser ces objectifs. Le plan annonçait une phase nécessaire de consolidation des activités de la Commission, après une longue période d'expansion. L'accent serait maintenant davantage placé sur l'amélioration de la qualité, celle du réseau de transport, celle de la mise en marché et des services à la clientèle, celle du climat de travail et de la motivation des employés, et enfin celle de l'efficacité administrative.

Le début de l'année fut aussi marqué par l'ouverture de trois nouvelles stations de métro (Namur, De la Savane et Du Collège), prolongeant de 3,5 km la branche ouest de la ligne 2 jusqu'à Ville Saint-Laurent. Le service de transport adapté, pour les personnes handicapées, fut grandement amélioré dans l'est de l'île par l'utilisation de taxis, en plus des minibus. Ce nouveau mode fut aussi introduit dans l'ouest de l'île à l'été. Ainsi l'achalandage de ce service spécialisé a augmenté de 12,4 pour cent par rapport à 1983. Enfin, une campagne de publicité axée sur le rôle important du transport en commun, et en particulier du personnel de la C.T.C.U.M., pour les citoyens de la région vint appuyer le lancement des nouvelles orientations.

L'augmentation des dépenses d'exploitation a été limitée à 2,7 pour cent en 1984, par rapport à 1983. Le poste "Intérêts et amortissement" a diminué de 6,8 pour cent et celui des "Taxes et permis" de 40,7 pour cent. Les dépenses en biens et services, en rémunération et celles du service ferroviaire ont augmenté de 1,6 pour cent, 4,8 pour cent et 17,5 pour cent respectivement.

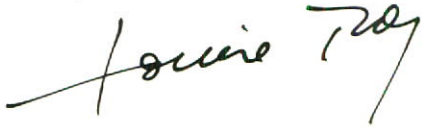
La C.T.C.U.M. a transporté 350 millions de voyageurs, ce qui constitue son troisième meilleur résultat depuis le début des années 50. Globalement, les résultats de l'année 1984 sont donc satisfaisants, malgré une grève d'un mois où, pour la première fois, certains services de transport ont été maintenus. La plupart des principaux programmes identifiés dans le plan directeur furent mis sur pied et progressent normalement.

L'année 1984 a été la dernière année complète de monsieur Lawrence Hanigan comme président-directeur général de la C.T.C.U.M. Au nom de toute l'équipe de direction, je veux lui rendre témoignage pour ses nombreuses réalisations durant ces années qui ont été marquées par le développement rapide des transports collectifs.

Je veux aussi remercier tous les employés de la Commission, dont les efforts ont permis la réalisation des différentes actions décrites dans ce rapport. Les ressources humaines constituent le principal atout de l'entreprise et sans les hommes et les femmes qui y travaillent, l'entreprise ne pourrait mener à bien sa mission de service à la communauté.

Lors de ma nomination en mars 1985, j'ai pris l'engagement de poursuivre les objectifs fondamentaux de l'entreprise, en tentant d'accélérer certains programmes qui me paraissent essentiels. En particulier, l'amélioration du climat de travail et une qualité accrue de nos services à la clientèle constituent deux priorités essentielles. Ce sont des engagements qui pourraient se concrétiser par l'implication de chacun, le développement d'un esprit d'équipe et l'effort soutenu de tous dans l'atteinte de l'excellence.

La C.T.C.U.M. deviendra en 1985 une société publique, dirigée par des élus municipaux. Je compte beaucoup sur la représentation directe de la population par les élus et les citoyens pour que la S.T.C.U.M. réponde de mieux en mieux, par les moyens les plus modernes, aux besoins essentiels de transport en commun de la population et continue d'être l'une des plus dynamiques entreprises de transport en Amérique du Nord.



Louise Roy
Présidente-directrice générale

Le Plan directeur 1984-1986

Le Plan directeur 1984-1986 contient quatre parties principales:

- La mission de l'entreprise, son rôle dans la région et ses orientations à long terme;
- Une description et une analyse des activités de l'entreprise, de ses forces, de ses faiblesses et de ses préoccupations;
- Les grands objectifs de la Commission, pour les trois années couvertes par le plan;
- Les principaux programmes d'action prévus pour chacun des modes (métro, autobus, trains) et pour les principales fonctions administratives.

Les cinq objectifs de la C.T.C.U.M. pour la période 1984-1986 sont les suivants:

- Développer de façon intensive et coordonnée toutes les activités reliées à la mise en marché de ses services et aux relations avec la clientèle;
- Améliorer graduellement la qualité de son réseau urbain (métro, autobus, trains) en visant à mieux desservir la clientèle sans augmentation importante des coûts;
- Poursuivre la mise en place d'un ensemble de politiques et programmes couvrant tous les domaines de la gestion des ressources humaines dans le but principal d'augmenter la motivation et la satisfaction des employés au travail;
- Conserver aux installations, équipements et véhicules de la Commission leur attrait et leur efficacité;
- Continuer à améliorer l'efficacité administrative au sein de tous les services.

Deux priorités complémentaires se dégagent du plan triennal: la qualité des services à la clientèle et la gestion des ressources humaines.

En ce qui concerne les services à la clientèle, une nouvelle direction générale du même nom est chargée de coordonner les actions, qui seront centrées à la fois sur l'amélioration du produit (meilleure répartition des lignes d'autobus), sur l'information (publication des horaires, amélioration des services de renseignements, etc.), sur le marketing (publicité, campagnes de promotion, etc.), et enfin sur l'animation et l'attrait des déplacements.

La seconde priorité du plan concerne la gestion des ressources humaines. Consciente qu'on ne saurait atteindre de meilleurs résultats sans un personnel motivé et compétent, la C.T.C.U.M. poursuivra le développement professionnel de ses employés, en offrant des programmes de formation adaptés, en vue d'augmenter la compétence des gestionnaires, des cadres et du personnel de métier. Elle intensifiera les efforts entrepris dans le domaine de la santé-sécurité au travail, en modernisant ses installations pour en améliorer la sécurité et en mettant l'accent sur la prévention. Enfin, la C.T.C.U.M. poursuivra l'amélioration du climat de travail en misant sur la communication avec les employés et leurs représentants.

Le plan directeur n'est pas un document isolé. Il fait partie d'un cycle de gestion que la Commission met en application graduellement. Il s'intègre au budget annuel, en ce sens que les actions et les programmes qui y sont décrits servent de repères pour l'allocation des ressources. À la fin de 1984, dans leur rapport d'activités, les services ont évalué leurs résultats par rapport à leurs propres objectifs et budget, mais également en fonction des orientations générales de l'entreprise. À ces instruments (plan, budget, rapports d'activités), la C.T.C.U.M. intégrera l'utilisation de rapports trimestriels de gestion, qui analyseront l'évolution des principaux indices de performance et assisteront la direction dans la prise de décision.

Le plan répond donc à la fois à des besoins de gestion et aux besoins d'information des employés, du public, et des mandataires de la C.T.C.U.M. au sujet de l'orientation et de l'administration de l'entreprise.

La Commission

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, en vertu de la loi provinciale de 1969, a reçu le mandat d'organiser, d'exploiter, d'entretenir un réseau de transport urbain et d'offrir le service le meilleur au coût le meilleur possible.

La Commission est formée de trois membres: une présidente-directrice générale nommée par le gouvernement provincial et deux commissaires, nommés par le conseil de la Communauté urbaine de Montréal. Les quatorze services qui constituent la base de la structure administrative de la C.T.C.U.M. se partagent les responsabilités de l'exploitation, de l'entretien et du soutien.

Louise Roy, présidente-directrice générale

Gerry Snyder, commissaire

Grégoire Tremblay, commissaire

Les faits saillants

	1983	1984
Nombre total de voyageurs	359 737 160	**349 727 819**
Frais d'exploitation du réseau	415 759 351 $	**426 966 839 $**
Revenus provenant des voyageurs (territoire de la C.U.M.)	156 202 577 $	**158 149 179 $**
Nombre d'heures de service		
• En surface	4 886 929	**4 731 695**
• Métro	2 089 051	**2 112 286**
TOTAL	6 975 981	**6 843 981**
Nombre de kilomètres parcourus		
• Autobus	79 781 782	**77 045 861**
• Métro	60 772 119	**61 766 427**
Nombre de véhicules		
• Autobus	2048	**2019**
• Métro	759	**759**
Nombre d'employés	7796	**7799**

Les résultats financiers

Les frais d'exploitation de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal ont été de 426 967 000 $, au regard des 454 978 000 $ initialement prévus au budget de 1984.

Au chapitre des revenus, le total des revenus d'exploitation s'établit à 175,5 millions de dollars, la majeure partie provenant des voyageurs du territoire C.T.C.U.M., dont la contribution a atteint 158,1 millions de dollars, à comparer à 156,2 millions de dollars en 1983.

Les subventions et autres revenus provenant du gouvernement du Québec ont atteint 164,9 millions de dollars, tandis que le déficit à la charge des municipalités desservies a été de 86,6 $ millions.

Les subventions du gouvernement du Québec

Les effets du décret 1947-83, adopté le 21 septembre 1983 et limitant les subventions du gouvernement du Québec, ont commencé à se faire sentir en 1984. Ainsi, le gouvernement du Québec a limité sa subvention au fonctionnement à 100 pour cent de la participation financière des municipalités. De plus, l'escompte sur le laissez-passer mensuel consenti aux usagers du service régulier de transport en commun et servant au calcul de la subvention a été en 1984 de 28 pour cent plutôt que 30 pour cent en 1983.

Ainsi, la subvention gouvernementale accordée aux fins de fonctionnement a été de 87,9 millions de dollars et la subvention relative aux laissez-passer (autobus et métro) s'est élevée à 27,6 millions de dollars. Si on ajoute à ces sommes diverses autres formes de subventions, telles les subventions au transport adapté aux personnes handicapées, les subventions aux fins d'immobilisations, les subventions au déficit résiduel du service ferroviaire, la participation financière du gouvernement du Québec à l'exploitation d'un réseau de transport en commun à la Communauté urbaine de Montréal a été en 1984 de 164,9 millions de dollars.

Provenance des revenus (en millions)

	1983	1984
Revenus d'exploitation	172,6 $	**175,5 $**
Subventions du Gouvernement du Québec	157,9 $	**164,9 $**
Déficit à la charge des municipalités desservies	85,3 $	**86,6 $**

Répartition des dépenses d'exploitation

	1983	1984
Rémunération	262 155 097 $	**274 864 179 $**
Intérêts et amortissement	33 807 515	**31 497 901**
Taxes et permis	12 014 987	**7 122 747**
Service ferroviaire	24 809 860	**29 141 490**
Biens et services	82 971 892	**84 340 522**
Total	415 759 351 $	**426 966 839 $**

Dépenses en biens et services

	1983	1984
Carburant	14 830 780 $	**15 079 474 $**
Électricité	10 848 863 $	**11 949 501 $**
Chauffage	2 832 960 $	**2 810 154 $**
Achat de pneus-métro	1 242 172 $	**1 940 535 $**
Achat et location de pneus-autobus	1 389 624 $	**815 690 $**
Contrats extérieurs	6 238 675 $	**5 811 433 $**
Biens non durables	29 981 602 $	**26 839 224 $**
Services	9 010 792 $	**11 288 203 $**
Divers	6 596 424 $	**7 806 308 $**
Total	82 971 892 $	**84 340 522 $**

La contribution des municipalités

Les revenus d'exploitation de la C.T.C.U.M., à 175,5 millions de dollars, et la participation financière du gouvernement du Québec, s'établissant à 164,9 millions de dollars, ont laissé aux municipalités desservies par la C.T.C.U.M. un déficit à combler de 86,6 millions de dollars.

Les modifications à la grille tarifaire

Les tarifs ont été modifiés le 1er janvier 1984. Le tarif régulier pour le réseau d'autobus et de métro est passé de 0,80 $ qu'il était en 1983 à 0,85 $ en 1984 pour le passage payé en espèces. Le carnet de tickets qui se vendait précédemment 9,00 $ pour 14 tickets a été offert à 11,00 $ pour 16 tickets, soit l'équivalent de 0,6875 $ le passage. Le prix de la carte mensuelle est passé de 22,50 $ à 24,00 $.

Pour les usagers profitant du tarif réduit, le tarif acquitté en monnaie est passé de 0,25 $ à 0,30 $. Le prix du carnet de 11 tickets à tarif réduit était de 3,00 $ et la carte mensuelle à tarif réduit était vendue 9,25 $, à comparer à 8,50 $ en 1983.

Étant donné la règle de la double tarification qui prévaut pour le service ferroviaire, les tarifs des trains ont été augmentés dans les mêmes proportions. Pour le service du train de banlieue hors du territoire de la C.U.M., l'augmentation moyenne a été de 5 pour cent.

Les tarifs

	1983	**1984**
Tarif simple	0,80 $	**0,85 $**
Tarif réduit	0,25 $	**0,30 $**
Carnet de tickets	9,00 $ (14 tickets)	**11,00 $ (16 tickets)**
Carnet de tickets - tarif réduit	1,00 $ (4 tickets)	**3,00 $ (11 tickets)**
C-A-M	22,50 $	**24,00 $**
C-A-M à tarif réduit	8,50 $	**9,25 $**

Le réseau du transport en commun

Le métro

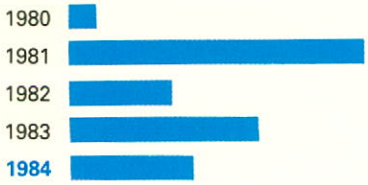
En 1984, le réseau du métro a pris de l'expansion avec l'ouverture, au début de janvier, de trois nouvelles stations, les stations Namur, de la Savane et du Collège. L'addition de ces trois nouvelles stations portait à 27 le nombre des stations de la ligne 2 et à 54 le nombre total des stations du métro.

Cet ajout de trois stations, sur une distance de 3,5 km, a amené une révision du réseau de surface de Ville Saint-Laurent et Ahuntsic résultant en l'addition de deux lignes d'autobus et en la modification de quatre autres circuits.

Le nombre total des kilomètres parcourus en 1984 par les 759 voitures du métro est de 61,8 millions. Les heures de service offertes par le réseau du métro totalisent 2,1 millions d'heures. Au niveau de l'achalandage dans le métro en 1984, on a relevé 197,4 millions de voyageurs, une légère baisse de 1,2 pour cent par rapport à 1983. La station la plus achalandée est la station McGill, avec 12,3 millions de voyageurs. Les stations Henri-Bourassa (9,8 millions de passagers), Berri-De Montigny (9,6 millions) et Longueuil (8,1 millions) comptent aussi parmi les stations à fort achalandage.

D'autre part, dans le cadre d'un programme de rénovation des stations, la C.T.C.U.M. a complété en 1984 les travaux dans neuf stations du réseau et entrepris des travaux de rénovation à la station Longueuil. Les stations complétées sont Jean-Talon, Rosemont, Radisson, Honoré-Beaugrand, L'Assomption, Peel, Charlevoix, De l'Eglise et Guy. Dans le cadre de ce programme, les infiltrations d'eau sont corrigées, les stations sont repeintes, les équipements sont vérifiés et les revêtements endommagés ou usés sont remplacés.

Évolution de l'achalandage de la C.T.C.U.M. depuis 1980



1980	334 279 721
1981	376 957 440
1982	341 903 632
1983	359 737 160
1984	**349 727 819**

Achalandage pour l'année 1984

Ligne Métro 1	88 269 705
Ligne Métro 2	87 108 248
Ligne Métro 4	8 734 941
Points de correspondance	13 314 374
Total	**197 427 268**

Achalandage mensuel 1984

Janvier	31 226 481
Février	32 643 426
Mars	35 221 581
Avril	31 944 558
Mai	33 147 524
Juin	29 261 427
Juillet	24 479 455
Août	26 635 673
Septembre	30 464 730
Octobre	25 286 112*
Novembre	19 660 076*
Décembre	29 756 776
Total	**349 727 819**

*Grève

Le réseau de surface

Les 2 019 autobus du réseau urbain de la C.T.C.U.M., parcourant les 153 circuits du réseau, ont offert 4,7 millions d'heures de service et parcouru 77,1 millions de kilomètres.

Si on ne tient compte que des heures travaillées sur les lignes régulières, le pourcentage de réalisation du service offert par rapport aux prévisions s'établit à 96,13 pour cent. Compte tenu que la période des services essentiels a diminué les heures d'environ 4 pour cent par rapport aux prévisions, le service de surface urbain a donc été offert comme prévu.

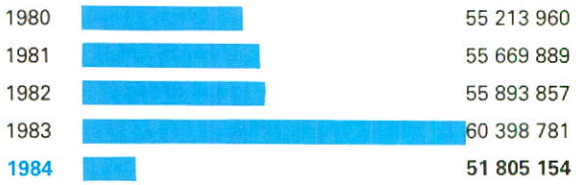
Conformément aux objectifs du plan directeur, la C.T.C.U.M. a initié en 1984 un programme d'intervention systématique d'analyse des besoins des usagers du réseau, secteur par secteur. La démarche consiste en une écoute structurée des intervenants du milieu et une analyse scientifique des besoins exprimés. La première révision sectorielle du réseau de transport en commun en surface a été celle du secteur Rivière-des-Prairies. Le nouveau réseau a été défini en 1984 et est entré en service au début de 1985. Les études de réaménagement des secteurs Pointe-aux-Trembles, Montréal-Nord et l'Ouest de l'Ile ont également été amorcées en 1984 et seront complétées progressivement pour que les nouveaux réseaux soient mis en place en 1985 et en 1986.

En 1984, la C.T.C.U.M. a installé 80 nouveaux abris pour la clientèle, aux arrêts d'autobus, portant ainsi leur nombre total à 769.

Au chapitre du transport suburbain, les effectifs des chauffeurs sont progressivement passés de 130 à 11 durant l'année 1984, avec le retrait de la C.T.C.U.M. de certains territoires. Ainsi, la C.T.C.U.M. n'assure plus les services de transport en commun à Joliette et Berthierville depuis janvier 1984, à Huntingdon et Valleyfield depuis novembre 1984 et à Châteauguay depuis le 31 décembre 1984. Seule une ligne desservant Repentigny demeure en exploitation pour l'année 1985.

Consommation d'électricité (en kWh)

Consommation d'huile diesel (en litres)



En 1984, la C.T.C.U.M. a pris livraison de 79 autobus du modèle Classic de GM. Au sujet de ces autobus de modèle Classic, une intervention de la Commission de la Santé et de la Sécurité du Travail du Québec (C.S.S.T.) visant l'aspect non sécuritaire de l'emplacement du moteur des essuie-glace a nécessité le retrait temporaire de tous les autobus de ce modèle, à l'automne de 1984, et l'apport de modifications techniques effectuées aux ateliers de la C.T.C.U.M. afin de rendre ces véhicules conformes aux exigences de la C.S.S.T.

Les services essentiels

Les services de transport en commun ont été affectés en 1984 par une grève de quatre semaines des chauffeurs d'autobus et opérateurs de métro. Le déclenchement de la grève, le 18 octobre, était toutefois conditionné par l'obligation d'assurer les services essentiels aux heures de pointe et en fin de soirée, du lundi au vendredi inclusivement. Malgré les nombreuses difficultés administratives inhérentes à ce type d'horaire partiel, le service a été assuré aux périodes déterminées de façon satisfaisante du 18 octobre au 16 novembre, fin de la grève.

On estime que le nombre de voyageurs transportés pendant la grève représenterait environ 60 pour cent de la clientèle d'un jour de semaine en période normale. Tenant compte de cette hypothèse et connaissant le nombre de voyageurs transportés normalement le samedi et le dimanche, on estime à plus de 17 millions de voyageurs la perte d'achalandage subie durant cette période des services essentiels.

La visite du Pape

Un événement marquant de 1984 a certes été, le 11 septembre, la visite du Pape Jean-Paul II à Montréal. En prévision de cet événement, l'organisation du transport en commun avait été planifiée longtemps à l'avance. Ce jour-là, tous les véhicules disponibles, tant au niveau du métro que de la surface, ont été utilisés. On estime à près de 2 millions le nombre de personnes qui ont utilisé le transport en commun pour l'une ou l'autre des activités qui ont marqué cette journée mémorable du 11 septembre 1984.

La C.T.C.U.M. avait aussi pris diverses autres mesures pour aider sa clientèle ce jour-là: signalisation appropriée dans toutes les stations de métro, dépliants explicatifs distribués à bord des véhicules, annonces dans les journaux, interventions à la radio et à la télévision sur les services de transport en commun offerts par la C.T.C.U.M., titre de transport souvenir . . .

Le service ferroviaire

Le programme de modernisation de la ligne Montréal/Rigaud, annoncé par le gouvernement du Québec en 1983, a été entrepris et s'est concrétisé en 1984 par le réaménagement, à peu près complété, de huit des 17 gares existantes.

Ce réaménagement des équipements et les modifications apportées aux horaires des trains ont contribué à une augmentation d'environ 7 pour cent de l'achalandage sur la ligne Montréal/Rigaud, le nombre de voyageurs passant de 1,8 millions en 1983 à près de 2 millions en 1984.

Sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, les travaux de rénovation et de réaménagement ont été beaucoup moins importants. L'achalandage sur cette ligne a diminué légèrement en 1984, passant de 3,7 millions de voyageurs à 3,6 millions.

Le transport adapté aux personnes handicapées

En 1984, la C.T.C.U.M. a entrepris la préparation d'un plan de redressement des services de transport des personnes handicapées. Toutefois, le fait marquant dans l'exploitation de ce type de transport a certes été la mise sur pied de projets de desserte par taxis dans les secteurs est et ouest de l'Ile. Environ 31 500 déplacements par taxis ont été effectués en 1984, bien que le projet dans l'est n'ait débuté qu'à la fin février et que celui de l'ouest ait vu le jour à la fin août. Le nombre de personnes handicapées transportées en minibus accuse toutefois une légère baisse sur celui de 1983, soit 204 600 par rapport à 210 000. Mais globalement, si on fait le compte des personnes transportées par taxis et par minibus, c'est près de 240 000 personnes handicapées que la C.T.C.U.M. a transportées en 1984.

Il faut aussi noter que le transport adapté n'a nullement été affecté par la grève des chauffeurs d'autobus et opérateurs de métro, car les services essentiels consistaient à maintenir intégralement le service normal durant les sept jours de la semaine.

Le service ferroviaire – achalandage

	1983	**1984**
Ligne Montréal/ Rigaud	1 813 421	**1 948 719**
Ligne Montréal/ Deux-Montagnes	3 750 904	**3 593 340**

C'est ainsi que s'identifie le personnel de la C.T.C.U.M.; en 1984, la publicité, autant à l'interne qu'à l'externe, a présenté le personnel de la Commission comme étant "L'équipe C.T.C.U.M., à votre service chaque jour!".

Cette équipe C.T.C.U.M. comptait, au 31 décembre 1984, 7 799 personnes, dont plus de la moitié, 4 485, affectées au service du transport. Les effectifs de cette équipe C.T.C.U.M. sont demeurés relativement stables au cours des dernières années, 7 794 en 1982, 7 796 en 1983.

En 1984, on a relevé 222 départs d'employés de la Commission et on a embauché 225 nouveaux employés ainsi répartis: 68 chauffeurs d'autobus, 39 employés de bureau, 36 cadres, professionnels et gestionnaires, 77 employés de métier et 5 employés affectés à l'entretien sanitaire.

La rémunération

La rémunération totale, incluant salaires et avantages sociaux, s'établit à 274,9 millions de dollars, à comparer à 262,2 millions de dollars en 1983.

Au cours de 1984, un projet majeur a été réalisé, celui de l'introduction et de l'implantation d'un système d'évaluation des emplois pour les postes cadres et professionnels et du système de rémunération s'y rattachant.

Le rôle du contremaître

Une vaste démarche entreprise en 1984 au service de l'Entretien des véhicules a permis de définir le rôle et la place du contremaître dans l'entreprise. Cette démarche a eu un grand impact puisqu'elle a permis d'entériner formellement un ensemble de principes de gestion qui devraient guider le développement des gestionnaires de l'entreprise pour les années à venir.

Effectif total par service en 1984

Administration générale	28
Contentieux et Secrétariat	33
Transport	4485
Entretien des véhicules	1476
Génie	1185
Trésorerie et Contrôle	142
Ressources humaines	72
Surveillance	188
Approvisionnement	76
Aménagement du réseau	39
Publicité et Relations publiques	15
Direction générale des Services à la clientèle	3
Commercialisation	–
Direction générale de l'Exploitation	4
Systèmes de gestion	53
Total	**7799**

La place de la femme dans l'entreprise

La Commission a approuvé en 1984 une politique générale d'égalité des chances et une politique d'égalité des chances des femmes à la C.T.C.U.M. En adoptant ces politiques, la C.T.C.U.M. a voulu témoigner de sa volonté d'assurer à tous l'accès à l'égalité. Ces politiques généreront des éléments de base pour un plan d'action d'un programme d'accès à l'égalité.

Une autre politique adoptée en 1984, la politique générale d'assistance à la maternité, s'inscrit dans le courant de cette politique d'égalité des chances des femmes à la C.T.C.U.M. En approuvant cette politique, la Commission désire accorder un soutien particulier à ses employées et traduit la philosophie de l'entreprise en apportant à l'employée toute l'assistance possible à l'occasion d'une maternité.

En ce qui a trait à l'accès des femmes à des emplois non traditionnels, on a entrepris en 1984 un effort particulier de recrutement auprès des femmes pour des postes de chauffeurs d'autobus. Au 31 décembre 1983, la C.T.C.U.M. comptait 10 femmes parmi ses chauffeurs et opérateurs de métro; au 31 décembre 1984, ce nombre était porté à 26 et, suite aux efforts entrepris en 1984, devrait augmenter considérablement en 1985.

Les relations de travail

En 1984, la Commission a négocié de nouvelles conventions collectives de travail avec quatre de ses syndicats, soit la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes, le Syndicat du Transport de Montréal (entretien), le Syndicat des employés(es) de bureau et le Syndicat des employés du transport en commun (caissiers).

Les négociations avec la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes ont abouti à une impasse, résultant en le déclenchement d'une grève qui a duré du 18 octobre au 16 novembre.

Durant ces quatre semaines de grève, les services essentiels, définis par les deux parties devant la Commission des services essentiels, étaient assurés aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, de même qu'en fin de soirée, et ce du lundi au vendredi inclusivement.

La visite au Plateau Youville

Le 2 décembre 1984, les ateliers du Plateau Youville, où on effectue principalement les travaux d'entretien et de réparation de tous les équipements de la C.T.C.U.M., ont été ouverts pour visite à tous les employés de la Commission. Cette journée d'accueil, à laquelle ont contribué des centaines de bénévoles, a été couronnée de succès; on estime en effet que plus de 18 000 personnes, employés et membres de leurs familles, ont participé à cette grande fête.

Le Concourodéo

Pour la première fois en 1984, les chauffeurs d'autobus ont participé à un concours visant à mettre à l'épreuve leur habileté au volant. Modelé sur les concours semblables qui se tiennent ailleurs au Canada et aux Etats-Unis, ce Concourodéo a été couronné de succès; tant et si bien qu'en 1985, ce concours permettra au meilleur chauffeur de la C.T.C.U.M., le gagnant du concours, de se mesurer aux meilleurs chauffeurs du Canada dans une compétition disputée à Toronto.

Au chapitre des outils de gestion, plusieurs nouveaux systèmes de gestion ont été développés ou mis en production au cours de 1984: développement du système GOUSIN, système à la fois de gestion des stocks, d'administration des commandes d'achat et des comptes à payer; mise en production de la première phase de ACCES; préparation d'une politique sur les micro-ordinateurs; acquisition d'un nouvel ordinateur qui augmente la capacité de traitement de l'ordre de 40 pour cent; accroissement de 55 pour cent du réseau des terminaux, pour un total de 280 terminaux à la fin de 1984.

Au niveau des approvisionnements, le programme GOUSIN permet un réapprovisionnement et une relance automatique des pièces, assure un meilleur suivi des demandes d'achat et permet une réduction des pièces gardées en inventaire et une intégration des sous-magasins des services d'entretien.

Afin d'accélérer le processus d'approvisionnement de biens et de services, la Commission a instauré l'appel d'offres sur invitation pour les achats dont le coût se situe entre 5 000 $ et 50 000 $.

Au cours de 1984, la Commission a créé une division Gestion des documents, qui a complété un inventaire de tous les documents utilisés dans les différents services et qui a mis de l'avant tous les efforts nécessaires pour se conformer à la nouvelle loi de l'accès à l'information.

La Direction

Jean-Jacques Bouvrette
Directeur général de l'Exploitation

Jean-Paul Charland
Directeur général des Services à la clientèle

Henri Bessette
Service du Transport

Jean Bouchard
Service de Surveillance

Claude Dalphond
Régisseur du Régime de rentes

Ronald F. David
Service de la Vérification interne

Robert Dion
Trésorier et contrôleur

Georges Donato
Service du Génie

Jules Gagné
Service de la Planification générale

Gilles Guévremont
Service des Systèmes de gestion

Guy Hearson
Service de l'Approvisionnement

Marc Labbé
Service du Marketing

Guy Lafontaine
Service de l'Aménagement du réseau

Claude-J. Marier
Service des Relations publiques et communautaires

Nil Morrisseau
Service des Ressources humaines

Jean-Y. Nadeau
Directeur du Contentieux et Secrétaire

Francis Therrien
Service de l'Entretien des véhicules

Rapport des vérificateurs

À la Présidente-directrice générale
et aux Commissaires

Nous avons vérifié les bilans des fonds d'exploitation, d'amortissement, d'immobilisation et de la dette à long terme de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1984 ainsi que les états des revenus et dépenses du fonds d'exploitation et des variations de la réserve pour remboursement d'obligations du fonds d'amortissement de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1984 ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus et les usages particuliers de la comptabilité par fonds appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Les chiffres de l'exercice terminé le 31 décembre 1983 présentés aux fins de comparaison proviennent d'états financiers examinés par d'autres vérificateurs.

Raymond, Chabot, Martin, Paré & Associés

Raymond, Chabot, Martin, Paré & Associés
Comptables agréés

Montréal,
le 18 mars 1985

Bilan au 31 décembre 1984

Actif	1984	1983
	$	$
	(en milliers de dollars)	
Fonds d'exploitation		
Encaisse	767	7 981
Débiteurs	7 459	3 187
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	96 075	98 739
Déficits à récupérer des municipalités du territoire extérieur	3 317	2 971
Avances aux bureaux de vente	355	827
Avances au fonds de la dette à long terme	2 502	11 809
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	9 991	8 519
Dépôt pour fonds d'assurance	201	201
	120 667	**134 234**
Fonds d'amortissement		
Placements:		
Certificats de dépôt	1 035	1 035
Obligations, au coût amorti (valeur du marché; 3 355 $, 1 000 $ en 1983)	3 236	988
	4 271	**2 023**
Avances au fonds d'exploitation	1 916	655
	6 187	**2 678**
Fonds d'immobilisations		
Immobilisations, au coût (note 5)	297 545	283 080
	297 545	**283 080**
Fonds de la dette à long terme		
Montants disponibles au fonds d'amortissement pour le remboursement des obligations	6 187	2 678
Montants de revenus à prévoir pour le remboursement des dettes à long terme à la charge:		
Des municipalités desservies	12 850	12 177
Du gouvernement du Québec	87 165	88 104
	106 202	**102 959**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé

Montréal, le 18 mars 1985

Passif

	1984 $	1983 $
	(en milliers de dollars)	
Fonds d'exploitation		
Emprunts à court terme	11 947	6 000
Emprunt à payer (note 3)	40 194	50 243
Créditeurs	53 151	66 592
Dû au fonds d'amortissement	1 916	655
Trop perçu des municipalités pour le déficit 1983	—	10 517
Excédent des contributions des municipalités sur le déficit d'exploitation de l'exercice (note 4)	13 232	—
Soldes disponibles de règlements d'emprunt	227	227
	120 667	**134 234**
Fonds d'amortissement		
Réserve pour remboursement d'obligations	6 187	2 678
	6 187	**2 678**
Fonds d'immobilisations		
Mode de financement		
Immobilisations acquises et financées par:		
Fonds d'exploitation	171 571	160 551
Subventions	19 999	19 797
Dette à long terme	105 975	102 732
	297 545	**283 080**
Fonds de la dette à long terme		
Dû au fonds d'exploitation	2 502	11 809
Obligations (note 6)	103 700	91 150
	106 202	**102 959**

Présidente-directrice générale

Commissaire

Commissaire

Revenus et dépenses de l'exercice terminé le 31 décembre 1984

Revenus

	1984 Budget $	1984 Réel $	1983 Réel $
	(en milliers de dollars)		
Transport			
Voyageurs du territoire C.T.C.U.M.	171 286	158 149	156 203
Voyageurs du territoire extérieur	3 118	—	4 625
Service hors territoire	—	4 270	—
Service aéroportuaire	—	—	1 500
Service touristiques et charte-partie	1 406	1 816	1 679
Service ferroviaire	4 375	4 191	3 957
	180 185	168 426	167 964
Autres revenus d'exploitation	3 975	7 027	4 605
Total des revenus d'exploitation	**184 160**	**175 453**	**172 569**
Subventions (note 7)			
Aux fins de fonctionnement:			
Territoire C.T.C.U.M.	91 911	87 926	83 645
Territoire extérieur	1 247	—	1 880
Service ferroviaire	2 264	2 153	2 048
Relatives aux laissez-passer (autobus et métro)	29 592	27 649	31 110
Relatives aux laissez-passer (ferroviaire)	1 554	1 421	1 639
Aux fins d'immobilisation	21 508	20 159	17 412
Au transport adapté aux personnes handicapées	5 200	5 994	4 606
A la réalisation d'études ou de projets expérimentaux	100	20	—
Au déficit résiduel du service ferroviaire	11 825	14 482	9 640
	165 201	159 804	151 980
Intérêt à récupérer du gouvernement du Québec	5 121	5 113	5 943
Déficit à la charge des municipalités desservies:			
Service autobus et métro	92 578	79 703	77 742
Service ferroviaire	7 918	6 894	7 526
	100 496	86 597	85 268
Total des revenus	**454 978**	**426 967**	**415 760**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Dépenses

	1984 Budget $	1984 Réel $	1983 Réel $
	(en milliers de dollars)		
Exploitation			
Service du Transport	169 050	163 895	160 261
Service de l'Entretien des véhicules	93 653	86 018	84 445
Service du Génie	68 005	67 471	64 018
Service de Surveillance	7 058	6 692	6 359
Service de l'Approvisionnement	5 366	5 310	4 636
Direction générale de l'Exploitation	279	277	296
	343 411	329 663	320 015
Administration			
Trésorerie et Contrôle	7 554	7 466	6 413
Autres services	15 094	13 795	10 835
Administration générale	3 063	2 952	2 343
	25 711	24 213	19 591
Taxes, permis et contributions	9 049	7 123	12 015
Frais de financement et achats d'autobus:			
Frais de financement	35 344	31 498	29 391
Achats d'autobus	—	—	4 417
	35 344	31 498	33 808
Dépenses en immobilisation	5 000	5 000	4 500
Service ferroviaire	29 686	29 141	24 810
Dépenses imprévues	6 777	329	1 021
Total des dépenses	**454 978**	**426 967**	**415 760**

Variations de la réserve pour remboursement d'obligations de l'exercice terminé le 31 décembre 1984

	1984 $	1983 $
	(en milliers de dollars)	
Solde au début	2 678	—
Contributions et intérêts	3 509	2 678
Solde à la fin	**6 187**	**2 678**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires au 31 décembre 1984

1. Statut

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal est constituée en vertu de la loi sur la Communauté urbaine de Montréal. Selon l'article 237 de la loi, les biens de la Commission, y compris les actifs du métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté.

2. Énoncé des conventions comptables

États financiers

Les états financiers de la Commission ne tiennent pas compte des actifs du métro et des emprunts afférents dont le service de la dette est la responsabilité des municipalités du territoire de la Commission.

Comptabilité par fonds

Conformément aux usages de la comptabilité par fonds, la Commission utilise un fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes budgétaires, un fonds d'amortissement pour pourvoir au rachat à l'échéance de certaines obligations, un fonds d'immobilisation pour regrouper les actifs immobilisés ainsi qu'un fonds de la dette à long terme pour tenir compte des dettes relatives à l'acquisition des immobilisations.

Stocks de fournitures et de pièces de rechange

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange sont évalués au moindre du coût et du coût de remplacement, le coût étant déterminé selon la méthode du coût moyen.

Avances au fonds de la dette à long terme

Ce poste représente le financement temporaire d'acquisitions d'immobilisations décrété par règlement d'emprunt et qui sera remboursé par voie d'émission d'obligations.

Engagements à payer

Les engagements sont comptabilisés comme dépenses à la fin de l'exercice lorsque la Commission s'est engagée auprès de tiers ou lors de l'acceptation par résolution des commissaires de contrats extérieurs substantiels relatifs à l'acquisition d'immobilisations, permettant ainsi d'assurer un contrôle budgétaire. Les engagements à payer sont présentés à la rubrique créditeurs au passif du bilan du fonds d'exploitation.

Revenus et dépenses

Les revenus et les dépenses sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice à l'exception des bénéfices de maladie qui sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité de caisse. De plus, les frais de financement incluent les remboursements en capital et intérêts sur la dette à long terme.

Immobilisations

Les acquisitions d'immobilisations décrétées par règlement d'emprunt ou effectuées à même le fonds d'exploitation sont comptabilisées au fonds d'immobilisations. Aucun amortissement devant refléter l'usure ou la désuétude des immobilisations n'est comptabilisé.

3. Emprunt à payer

Un emprunt de 70 339 813 $ a été contracté d'une banque à charte canadienne le 1er décembre 1981, pour financer la part gouvernementale au déficit 1979. Le solde impayé au 31 décembre 1984 est de 40 194 179 $. Cet emprunt est renouvelable annuellement. La subvention à recevoir correspondante est présentée à la rubrique "Subventions à recevoir du gouvernement du Québec" à l'actif du bilan du fonds d'exploitation.

Le gouvernement du Québec s'est engagé, selon les termes de cette convention de crédit, à subventionner en entier le coût du service de cette dette.

4. Excédent des contributions des municipalités sur le déficit d'exploitation de l'exercice

En vertu des articles 275 et 279 de la loi sur la Communauté urbaine de Montréal en vigueur en 1984, l'excédent des contributions des municipalités sur le déficit d'exploitation de l'exercice doit être porté aux revenus de l'exercice suivant.

5. Fonds d'immobilisations

	1984 $	1983 $
	(en milliers de dollars)	
Immobilisations acquises avant 1966	25 737	26 423
Immobilisations acquises depuis 1966:		
Terrains	2 048	2 048
Immeubles	36 451	25 580
Equipements et mobilier de bureau	27 446	25 468
Matériel roulant, autobus	183 541	171 533
Matériel roulant, autres	10 316	9 934
Actifs expropriés	4 679	4 679
Immobilisations engagées	7 327	17 415
	297 545	**283 080**

6. Obligations

	Autorisées et émises $	1984 $	1983 $
		(en milliers de dollars)	
Obligations sériées			
10 %, 10 1/4 %, 10 1/2 %, remboursable 1 200 000 $ par année, échéant le 17 novembre 1985	12 000	1 200	2 400
9 1/4 %, 9 1/2 %, 9 3/4 %, remboursable 1 500 000 $ par année, échéant le 15 mars 1987	15 000	4 500	6 000
Taux préférentiel, remboursable 4 500 000 $ par année, échéant le 15 septembre 1987	22 500	13 500	18 000
Obligations à fonds d'amortissement			
8 %, échéant le 1er décembre 1992	2 500	2 000	2 250
16 3/4 %, échéant le 27 avril 1987	20 000	20 000	20 000
Taux préférentiel, rétractable, échéant le 15 septembre 1992	22 500	22 500	22 500
12 1/2 %, échéant le 7 avril 1990	20 000	20 000	20 000
12 1/8 %, échéant le 27 mars 1991	20 000	20 000	—
	134 500	**103 700**	**91 150**

Ces obligations sont des obligations directes et générales des municipalités du territoire de la Commission. Ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Commission du paiement des intérêts et du capital des obligations.

7. Subventions et répartition du déficit

Subventions

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec, la Commission est éligible à des subventions pour l'exercice 1984 dont les principales sont les suivantes:

- Une subvention aux fins de fonctionnement ne pouvant excéder 40 % des revenus générés par les voyageurs des services réguliers du transport en commun et du manque à gagner sur les tarifs réduits;
- Une subvention relative aux laissez-passer calculée en fonction de la réduction consentie aux usagers du service régulier et ferroviaire;
- Une subvention relative à l'achat d'autobus et à la construction d'immeubles à un taux de 75% de la dépenses d'immobilisations ou des frais de financement de la dette s'y rapportant;
- Une subvention égale à 75% des coûts du transport adapté aux personnes handicapées;
- Une subvention égale au déficit résiduel du service ferroviaire.

Répartition du déficit

Le déficit de la Commission est assumé par les municipalités desservies.

8. Régime supplémentaire de rentes et bénéfices de maladie

Une évaluation actuarielle en date du 4 février 1985, établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 1er janvier 1984, était de 49 966 000 $. Le déficit sera amorti d'ici 1996, conformément aux exigences de la loi des régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1984, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 27 700 000 $, compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

Coordination:
Service des Relations publiques et communautaires

Graphisme et montage:
Division Production graphique et audio-visuelle
Jacques Lavoie
Alain Bourque

Typographie:
Liette Lachapelle

Photographie:
Jean-Guy Chamberland